

Projet BIMM

Bifurcation inclusive des mobilités en Morvan Atelier avec les acteurs publics et privés – Phase 1

Pratique, besoins et difficultés des publics éloignés de la mobilité dans le Morvan



SOMMAIRE

1

Rappel du cadre de concertation

p 04

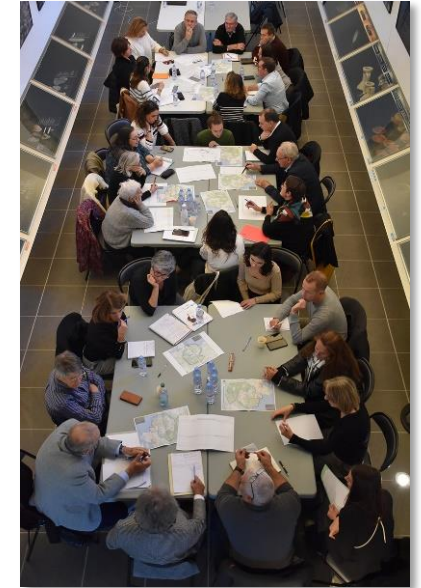
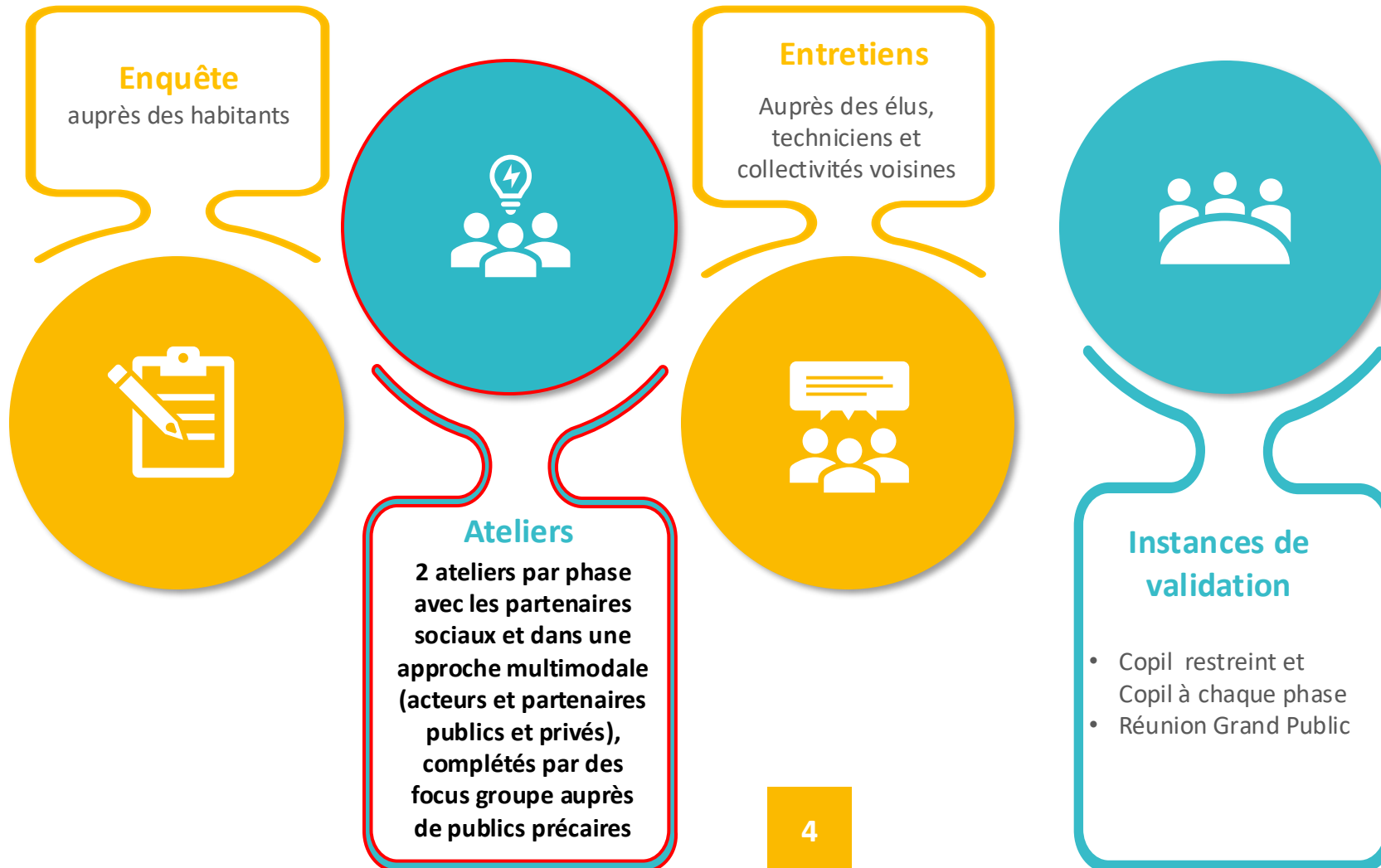
2

Principaux enseignements par thématique modale

p 10

1

Rappel du cadre de concertation



Phase 1 (Volet A, B, et C)

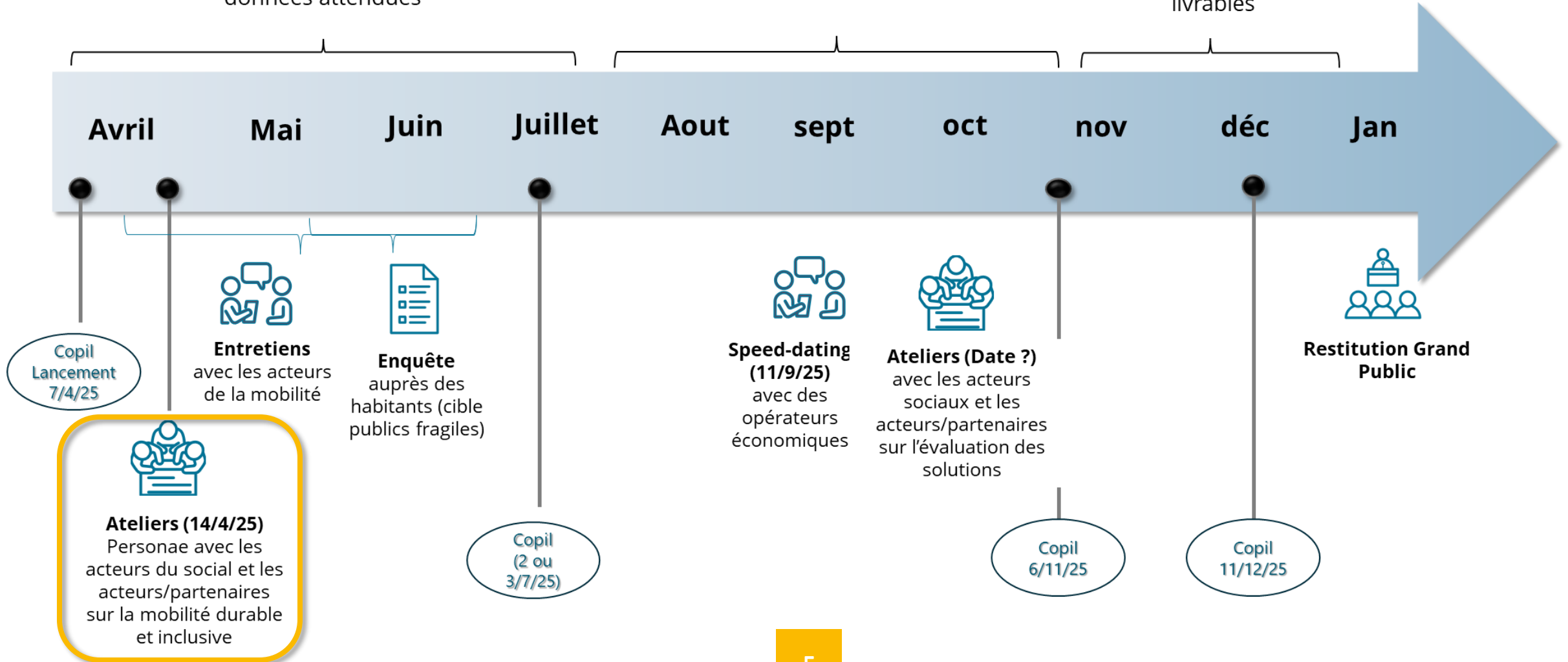
Identifier, recenser et caractériser les différentes données attendues

Phase 2 (volet A, B et C):

Analyse de données

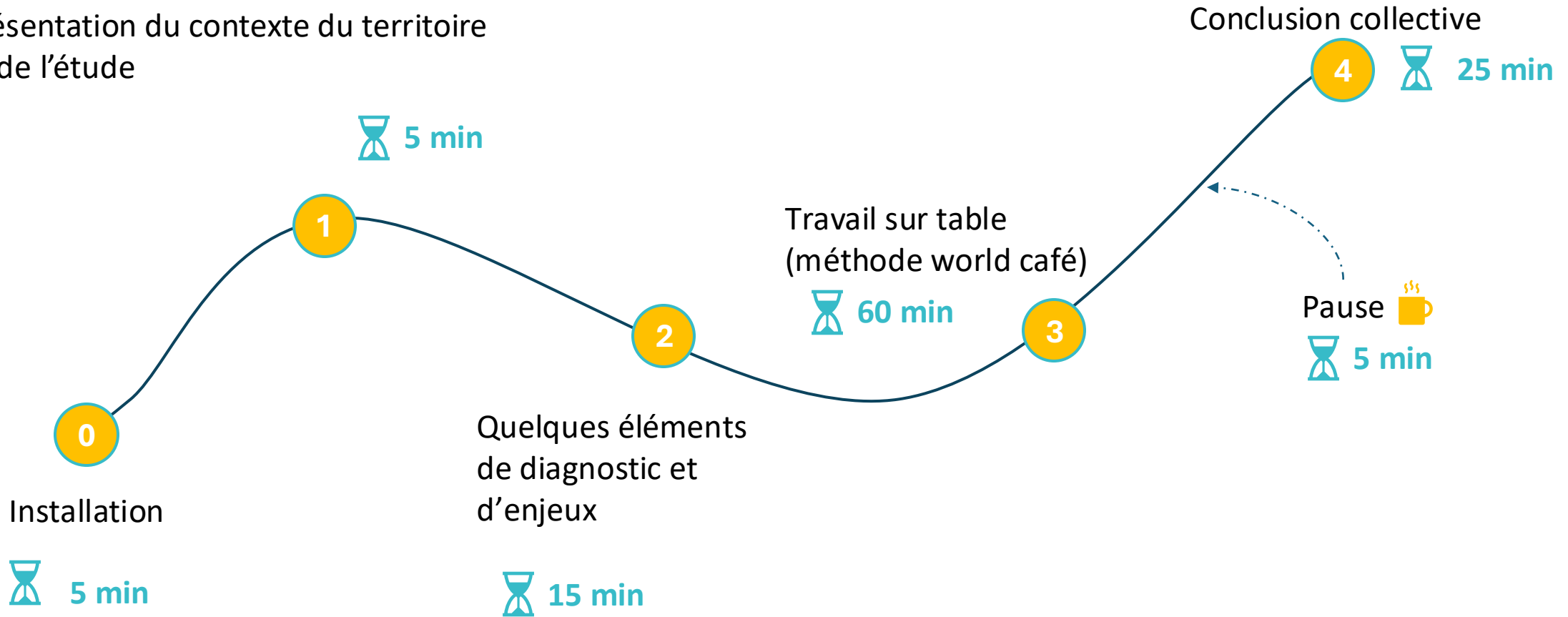
Phase 3 (volet A, B et C):

Création et restitution des livrables



SOMMAIRE

Présentation du contexte du territoire
et de l'étude



Cet atelier de concertation avec les participants issus de la sphère publique et privée du territoire viendra apporter des éléments de « vécu de mobilité », confortant ainsi de manière qualitative les approches statistiques, les audits de terrain et les résultats de l'enquête auprès des habitants et des publics fragiles.

Les participants sont invités à travailler en groupe répartis en plusieurs tables dans le cadre d'une approche par mode :

- Transports collectifs (ferrés, routiers, TAD...),
- Modes actifs (marche à pied, vélo, VAE..),
- La voiture partagée et décarbonée

Les outils à votre disposition 

1 formulaire / table



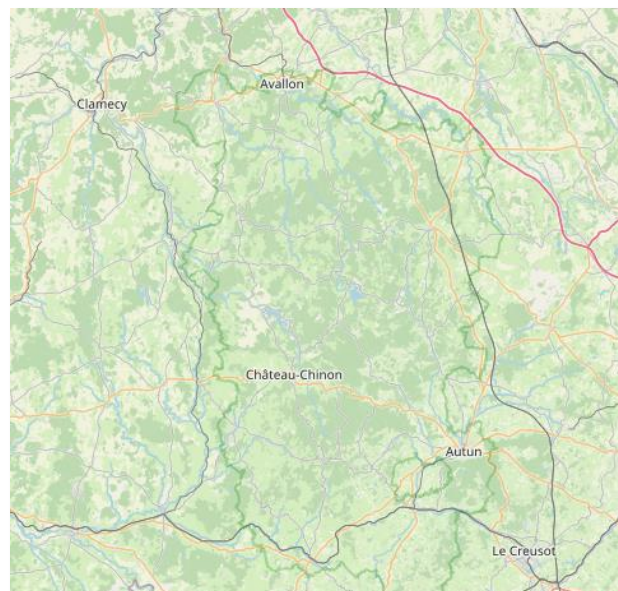
20 min / table

3 tables

Environ 10 à 12 personnes par table

Table 1 Transports Collectifs**Table 2 : Modes actifs****Table 3 : Voirie, circulation, mobilités partagées et décarbonées****Mobilités partagées (covoiturage, autopartage) et véhicules à faibles émissions**

POINTS FORTS	POINTS FAIBLES
AMELIORATIONS PRIORITAIRES (PISTES DE SOLUTIONS)	AMELIORATIONS SECONDAIRES (PISTES DE SOLUTIONS)

Plans**Stylos, feutres, post-it**

L'atelier s'est tenu le **lundi 14 avril 2025, de 17 h à 19 h** dans les locaux du PNR du Morvan.

Il a regroupé 15 acteurs de la sphère publique et privée qui interviennent dans les champs de la mobilité soit des thématiques modales ciblées comme le vélo ou dans le cadre d'une approche multimodale.

L'atelier a été mené sur 3 tables de discussion pour échanger en séquence sur 3 thématiques modales (transports collectifs, modes actifs et voirie-circulation – mobilités partagées et décarbonées.

Les pages suivantes restituent les observations et remarques émises par les participants.

Cf. feuilles d'émergence en annexes

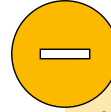
Structures/Entreprises	Prénom - NOM
ATMO-BFC	M Julien VILLERY
DDT 58	Mme Patricia DETABLE
DREAL BFC/STM/DMI	Mme Céline NOEL
DREAL BFC/STM/DMI	Mme Catherine MONCOUYOUX
CCGAM	M Fabien NEVERS
CCGAM	Mme Euchariste PHANOR
Relais des futurs	Mme Judith BEL
Relais des futurs	M Philippe LIMBOURG
Cyclo DéChaîné	M Marc VILLECHENOUX
Entreprise à But d'Emploi du Pays Luzycois	Mme Lola LOURD-JOUVENEL
Générateur Bourgogne Franche Comté - Association La Bougeotte	M Jean-François FIOT
Cycle Letellier	M Antonio DE MAGALHAES
Bibracte/Commune de Saint-Brisson	Mme Laurence GUILLAUME
CCPAL	M Patrice DOMENIL

2

Principaux enseignements par thématique modale



- **TAD (Transport à la demande) :**
 - Mis en place notamment par la CC Morvan Sommets et Grands Lacs
 - Vers Château-Chinon, Saulieu, Lormes, Clamecy, Nevers (via St-Saulge)
- **Ligne ferroviaire Nevers – Chagny (Dijon) :**
 - Bonne fréquence et régularité
- **Ligne ferroviaire Corbigny – Paris :**
 - Ligne essentielle mais fragile
- **Autocar Autun – Dijon :**
 - Fréquentation élevée, notamment par les étudiants
- **Autocar Saulieu – Montbard (TGV) :**
 - Bonne correspondance malgré des inadéquations des horaires
- **Liaison estivale Mobigo :**
 - Entre Autun et Bibracte (via Étang-sur-Arroux), 1 AR/jour



- **Fermetures passées de lignes ferroviaires :**
 - Avallon – Autun (85 km)
 - Trains n'arrivant plus en gare d'Autun
- **Diminution des lignes de bus depuis 10 ans :**
 - Couverture territoriale très réduite
- **Écart de perception entre le train et l'autocar :**
 - Autocar jugé moins confortable et moins pratique



Pistes d'amélioration

- 1 **Renforcer les liaisons internes :**
 - TAD ou transport solidaire pour relier villages et pôles du territoire
- 2 **Mieux faire connaître l'offre :**
 - Communication simplifiée, guichet unique, cas pratiques pour les usagers, relais des communes
- 3 **Intermodalité et coordination :**
 - Train + vélo, meilleures correspondances, dialogue entre opérateurs
 - Rupture Autun – Le Creusot TGV à corriger
- 4 **Optimiser l'usage des véhicules scolaires :**
 - Mutualisation avec le transport régulier ?



Observations et remarques générales :

- Les participants évoquent comme points forts de l'offre de transports collectifs au sein du PNR le **service de TAD** mis en place par la CC Morvan Sommets et Grands Lacs dans le cadre d'une convention avec la Région. Il permet notamment de se rendre à Château-Chinon, Saulieu, Lormes et Clamecy, ainsi qu'à Nevers avec une correspondance à St-Saulge. Une étude en cours sur la viabilité d'une ligne Lormes – Corbigny est mentionnée.
- La **ligne ferroviaire de Nevers à Chagny** (Dijon) bénéficie d'une bonne régularité et d'une fréquence relativement importante qu'il est primordial de maintenir. La liaison Corbigny – Paris est saluée, même si cette ligne qualifiée d'essentielle au territoire est en péril.
- Parmi les réussites en termes d'usage des transports collectifs, il est mentionné que la **ligne d'autocar Autun – Dijon** est régulièrement saturée, notamment par des étudiants.
- Selon les participants, la correspondance en **autocar entre Saulieu et la gare TGV de Montbard** fonctionne plutôt bien, même si les trains courts ou longs sont souvent mal appropriés par rapport à l'affluence.
- Il est mentionné quelques **liaisons saisonnières**, en particulier celle de Mobigo portée par le Grand Site de France Bibracte – Morvan des Sommets permettant de relier Autun à Bibracte en passant par Etang-sur-Aroux l'été à raison d'un A/R par jour.
- Les participants sont revenus sur l'histoire récente de **fermeture des lignes ferroviaires**, notamment les 85 km entre Avallon et Autun en 2011 et plus récemment la fin des trains en gare d'Autun. La perception du niveau de service par les habitants est bien différente entre l'autocar et le train.

Points d'amélioration évoqués :

- L'importance de développer **davantage de liaisons internes au PNR du Morvan avec du TAD ou transport solidaire**, pour ne pas accroître la fracture entre les habitants du cœur du Morvan qui très souvent ne peuvent rejoindre les principales villes du territoire et ces mêmes villes qui bénéficient de lignes Mobigo vers Le Creusot, Dijon, Beaune et les autres villes environnantes.
- **Améliorer la connaissance des offres et services existants par la population** à travers une communication simplifiée, un guichet unique sur le PNR, des cas pratiques pour apprendre à lire l'offre et à se déplacer, avec le relais des communes.
- **Améliorer l'intermodalité train-vélo** et de manière générale les **correspondances** et la **communication** entre les opérateurs. L'impossibilité de rejoindre Le Creusot TGV depuis Autun est mentionnée (rupture de charge).
- **Favoriser la mixité entre transport scolaire et transport régulier.**



- **Itinéraires existants et nature :**

- Petites routes peu fréquentées, réseau de chemins, qualité de l'air

- **Acteurs engagés :**

- Associations, Relais des futurs (VAE), loueurs/vendeurs...

- **Ligne ferroviaire Corbigny – Paris :**

- Ligne essentielle mais fragile

- **Services et outils :**

- Plateforme régionale, plans de mobilité, ateliers vélo (SRAV, OEPV...)

- **Comportements :**

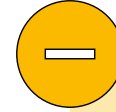
- Civilité sur la route jugée supérieure à celle rencontrée en ville



- **Attraits touristiques :**

- Sentiers propices à la randonnée

- Pédibus apprécié par les enfants



- **Infrastructures très limitées :**

- Peu d'aménagements cyclables hors Autun/Avallon

- Discontinuités, topographie difficile, météo, manque de stationnements

- Intermodalité vélo-train quasi inexistante

- **Manque de moyens :**

- Peu de financements par les CC, engagement de la Région et des Départements jugé faible

- **Services rares :**

- Peu de points de location, vente, réparation

- **Faible culture du vélo :**

- VAE trop chers, aides mal orientées, pratiques isolées

- Cohabitation difficile en ville



- **Faible sécurité piétonne :**

- Absence de trottoirs, voitures stationnées dessus

- Disparition des commerces de proximité



Pistes d'amélioration

- 1 **Développer les infrastructures :**

- Voies cyclables, trottoirs, rues piétonnes

- 2 **Améliorer le stationnement et favoriser l'intermodalité :**

- Vélos sécurisés, arceaux, lien avec le train, voiture partagée

- 3 **Permettre l'accès au vélo :**

- Flottes publiques, aides, essai de VAE

- 4 **Améliorer l'information et la sensibilisation :**

- Jalonnement, partage de la route

- Ateliers, formations, participation locale



Observations et remarques générales sur les points forts du vélo :

- Sur les infrastructures et l'offre : des petites routes très peu fréquentées, saluées par les touristes qui recherchent les paysages, le calme et la santé. Le réseau de chemins et la qualité de l'air sont évoqués, rendant pour plusieurs intervenants les trajets à vélo agréables.
- Sur les acteurs et l'animation : des associations vélo adhérentes à la FUB sur le territoire et des loueurs/vendeurs de vélos qui semblent s'installer dans le Morvan. L'action du Relais des futurs est aussi saluée (2 VAE partageables), de même que les animations portées par les associations et certaines mairies, dans le cadre de Mai à vélo ou de la Vélorution par exemple.
- Sur les services, aides et outils : la plateforme de mobilité financée par la Région, le développement des plans de mobilité et schémas directeurs cyclables, OEPV, SRAV, PRSE et les ateliers de remise en selle.
- Sur les comportements : une civilité jugée plus importante dans le Morvan qu'en ville pour le partage de la route, même si le sentiment de sécurité est relatif au vécu des personnes.

Observations et remarques générales sur les points forts de la marche :

- Les aménités touristiques récréatives sont propices à la marche, notamment pour les touristes. Les quelques pédibus organisés sur le territoire sont également mentionnés. Les enfants adorent l'aspect collectif des pédibus (et des vélobus).



Observations et remarques générales sur les points faibles du vélo :

- Sur les infrastructures et l'offre : des petites routes qui, bien que peu fréquentées, permettent difficilement de doubler et qui occasionnent des situations de surprise pour les cyclistes. La **topographie** est souvent assez contraignante, de même que les distances et la météo. Le manque de continuité des aménagements cyclables est déploré, tout comme le manque de réflexion globale sur les itinéraires. Il est rappelé que le PNR ne compte pratiquement **pas d'aménagements** (hors sentiers VTT et contextes urbains d'Autun et Avallon), que les bas-côtés ne sont souvent pas stabilisés et que les stationnements pour les vélos sont inexistants dans les parkings des grandes surfaces, mais aussi dans la plupart des centres-bourgs. La **difficulté de l'intermodalité vélo-train** constitue également un frein notable.
- Sur les acteurs et l'animation : il est déploré le **manque d'engagement** des départements et de la Région pour financer les voies vertes et les CC n'ont pas assez de moyens pour ces grands projets.
- Sur les services, aides et outils : il y a un **manque de services** de vente, de location et de réparation de vélo.
- Sur les comportements : **pratiques solistes** pour la plupart des motifs, tout le monde faisant ses courses tout seul par exemple. Le coût d'un VAE est rédhibitoire pour la plupart des habitants du Morvan. L'électrification des vélos coûte moins cher qu'un VAE neuf, mais les aides sont orientées sur le neuf. En ville, la cohabitation entre voitures et vélos est jugée difficile, notamment dans le cas des doubles sens cyclables. Globalement, la **faible culture du vélo** au sein du PNR du Morvan est soulignée.

Observations et remarques générales sur les points faibles de la marche :

- Le **manque de trottoirs** dans certains bourgs et le stationnement de véhicules sur les trottoirs oblige à marcher sur la route ou dans les talus et espaces non aménagés, menant parfois à un fort sentiment d'insécurité. En outre, l'absence de lieux dédiés à la marche est soulignée, tout comme la **disparition des commerces de proximité**.

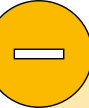


Points d'amélioration évoqués pour les modes actifs :

- Sortir du domaine routier certaines voies pour les consacrer au vélo
- Mailler le territoire avec des voies cyclables sécurisées et des rues piétonnes ou zones de rencontre et veiller au traitement piétonnier des marges de ville ou bourgs
- Repenser la place des modes actifs dans l'urbanisme à l'échelle des communes
- Mettre en place du stationnement sécurisé pour les vélos (gare, lac des Settons...)
- Favoriser l'intermodalité vélo-train, mais aussi associé au covoiturage et à l'autopartage, à travers des box vélos notamment
- Achat d'une flotte de vélos par les collectivités et gestion adaptée
- Permettre l'essai de VAE
- Accompagner les entreprises du vélo pour leur installation sur le territoire
- Informer sur les itinéraires bis, les voies partageables, les temps de parcours à pied, jalonner
- Sensibiliser les automobilistes au partage de l'espace public, notamment sur les doubles sens cyclables
- Identifier les principaux flux domicile-travail pouvant laisser espérer une place importante des trajets à vélo
- Communiquer sur les gains économiques et sur la santé de la pratique des modes actifs, et sensibiliser par l'exemple sur l'accès possible à certains services à pied ou à vélo
- Faire de la pédagogie auprès des enfants pour les encourager à la pratique des modes actifs, encourager les écoles à demander le SRAV
- Impliquer les habitants et acteurs de la société civile dans les décisions
- Axer les aides locales sur le réemploi
- Développer les formations sur la mobilité pour les acteurs du territoire
- Rapprocher les services de la population



- **Projet Tous en gare de Luzy et Cercy-La-Tour :**
 - Développement de bouquets de mobilité attirants de nouveaux usages
 - Traitement de l'espace public et service d'autopartage
- **Outils de covoiturage :**
 - Pratique informelle, mais des initiatives existent (TootOtoor, plateformes)
 - Des corridors de flux structurants à diagnostiquer
- **Mobigo et Mobigam :**
 - Plusieurs outils de mobilité modale ou multimodale (covoiturage, TAD...)
- **Initiatives privées et publiques :**
 - Des solutions d'autopartage existent ailleurs (Clem, Citiz, Crédit Agricole...)



- **Aires de covoiturage :**
 - Manque d'aires, mal placées, connaissance limitée des flux
- **Habitat diffus :**
 - Difficulté à concentrer les flux de déplacement pour des offres régulières structurantes
- **Limites de la plateforme Mobigo :**
 - Bugs fréquents, manque de notoriété
- **Ingénierie des mobilités :**
 - Manque de ressources dédiées pour définir et déployer des stratégies locales



Pistes d'amélioration

- 1 **Accroître la sensibilisation :**
 - Fresque de la mobilité/climat, challenges mobilité (vélorution à Autun, Semaine Européenne...)
- 2 **Inciter les acteurs économiques :**
 - Accompagnement des entreprises pour des Plans de mobilité employeur (PME) ou des Plans de Mobilité En Commun (PMEC)

- 3 **Unification des applications :**
 - Promouvoir une seule application de mobilité (Mobigo ?)
- 4 **Étudier la pertinence locale des véhicules intermédiaires :**
 - Autopartage pour publics sans véhicule ni permis ?



Observations et remarques générales :

- Le **projet « Tous en gare »** de Luzy et Cercy-La-Tour avec un développement de bouquets de mobilité à un horizon court terme, avec comme objectif de rendre ces gares plus vivantes et attractives, afin d'attirer de nouveaux usagers et surtout, de tout mettre en œuvre pour que les trains continuent de s'y arrêter. Sur le territoire, quelques gares sont équipées de vélos, de services d'autopartage, mais cela reste à conforter pour la plupart.
- Il a été mis en exergue le **manque d'ingénierie** (ETP) dédié à la mobilité à l'échelle de la plupart des 8 EPCI (tous AOM depuis juillet 2021) pour d'une part permettre aux élus de définir leur stratégie en matière de mobilité et d'autre part pour permettre de déployer leurs actions sur leur ressort territorial
- La DREAL rappelle la gestion de l'**observatoire régional des Transports** avec la Région, qui fédère une base de connaissances autour de la mobilité, de l'intermodalité à travers une banque de connaissance de la mobilité
- La pratique du covoiturage demeure la plupart du temps informelle et les **dispositifs de mise en relation** sont peu ou mal connus.
- Les **aires de covoiturage** sont peu nombreuses sur le territoire du PNR et ne sont pas toujours bien lisibles et « pas bien placées », ce qui milite d'avoir une connaissance fine du potentiel de flux, qui est l'un des objectifs de l'ATMO, lequel accompagne le PNR dans l'identification de futurs corridors de covoiturage (Luzy – Autun ?) et de pouvoir ainsi localiser de futures aires de covoiturage.
- La **dispersion de l'habitat** dans le Morvan ne facilite pas la concentration des flux de déplacement, et de fait, n'offre pas la possibilité d'élaborer des offres en TC structurantes, d'où la nécessité de trouver ou de compléter avec d'autres solutions de mobilité ou de non-mobilité.
- L'application de mise en relation **TootOtoor** (association Entour) est un dispositif de mise en relation pour des pratiques de covoiturage, mais aussi pour offrir de nombreux autres services en circuit court, mais celui-ci reste limité en termes de de mobilité (information, achat de titres...).
- La **plateforme régionale Mobigo** propose des services tels que le calculateur d'itinéraire multimodal, de l'Information, des plans de réseaux interurbains et urbains en correspondance, de covoiturage, le TAD..., mais elle est souvent critiquée du fait de bugs fréquents empêchant d'acheter des titres, d'avoir des horaires erronés ou des correspondances manquantes...le manque de connaissance et de notoriété de cette application a également été évoqué par les participants.



Observations et remarques générales :

- La plateforme Mobigam a été évoquée comme un dispositif de mobilité inclusive et solidaire, pilotée par le CILEF à Autun, pour faciliter l'accès à l'emploi et la formation via des solutions de déplacement (diagnostic, orientation, location de véhicules à tarifs solidaires, micro-crédits, ateliers...). Son périmètre concerne la CC Grand Autunois (55 communes) et ce type de plateforme aurait son utilité à une échelle plus large.
- Des initiatives privées (Crédit Agricole avec une offre d'autopartage en milieu rural, sous la marque Agilauto) ou de collectivités proposent la mise à disposition de leur flotte de véhicules en autopartage (électrique ou pas)
- Le développement de solutions de stations d'autopartage par des opérateurs comme Clem (voiture électrique) ou Citiz (projet à Autun) a été évoqué par les participants.

Points d'amélioration évoqués :

- La **place des véhicules intermédiaires** a été mentionnée comme solution intéressante notamment pour des publics sans véhicules mais surtout sans permis. L'idée de proposer des solutions d'autopartage dans les pôles d'échange ou des polarités avec des véhicules intermédiaires a été évoquée par les participants
- La **promotion de fresques** de la mobilité ou fresques du climat est un bon outil d'animation pour sensibiliser les élus, le grand public... (exemple à Autun avec la société 1 km à pied)
- L'accompagnement dans la mise en œuvre de **Plan de mobilité Employeur (PME)** ou de Plan de Mobilité En Commun (PMEC) auprès des employeurs d'un même site (exemple de la ZA de Saint Pantaléon à Autun)
- La promotion de **Challenge mobilité** à l'exemple de celui organisé par la Région du 15 au 21/9 au moment de la Semaine Européenne de la Mobilité
- Le souhait de promouvoir **une seule application** de mobilité (Mobigo ?) pour avoir de la visibilité et avoir l'ensemble des services en un guichet unique.



MERCI DE VOTRE ATTENTION

